



Talbot simca 1510 SX

Pohleven zimski dež, ki je polival rimsko predmestje, je vztrajno spiral saharso umazanijo s trinajstih talbotov, razvrščenih v polkrog. Tam so čakali na zadnjo etapo dolge preskušnje, ki se je začela nekaj dni prej v Lionu in je vijugala skozi Tunis in Nefto, nato pa nazaj.

Sedli smo k volanom in vžgali motorje. Cilj: Nical Čakalo nas je osemsto kilometrov avtomobilski ceste.

Slišati je čudno, a je bilo res. Niče ni rekel:

«Nikar ne divjajte, saj niste na dirki!» – kot smo navajeni poslušati pred podobnimi vožnjami. Zdaj tudi vem, zakaj: zato, ker so talboti 1510 ugašeni predvsem na varčnost in na udobje, to je pa najlaže moč spoznati med drvenjem po avtomobilski cesti.

Dobil sem edini SX izmed talbotov 1510, ki so bili na voljo, in ga

dobil s kolegom. Potlej je bilo vse skupaj zares podobno dirki: nalašč smo zavirali: le kdaj pa kdaj, zaradi bencina in zaradi policajev.

SAMODEJNI MOŽGANI

Ne glede na različico in na bogastvo opreme je bilo vsako od vozil opremljeno z računalnikom, z možgančki, ki so za nekaj podatkov o vožnji skrbeli namesto nas, voznikov. Takšen računalnik poznamo že iz Talbotovega (včasih Chryslerjevega) horizonta SX: pri-

tiskanje na šest gumbov postreže s podatki o točnem času, o času vožnje, o prevoženih kilometrih, o porabljenih litrih goriva, o povprečni porabi na poti in o povprečni hitrosti. Po pravici rečeno se mi ta naprava včasih ni zdela zlata vredna, ampak ravno zdej, ko smo drveli proti Franciji, se mi je nadvse prikupila. Vsakomur z malce veselja do vožnje in podatkov o njej bi se, konec koncev kadar hočeš, zvešč, kako in kaj. Priznam pa, da sem pritiskal predvsem na obe »poprežji«: o gorivu in o hitrosti. A o obojem bo govora malce pozneje.

Zdaj najprej povem, kakšen je talbot 1510 SX, kajti talbotov s takšno številko za imenom je več. Talbot 1510 SX je pa en sam! Pohvali se z najmočnejšim motorjem (1593 kubikov, 88 KM), z največjo zalogo opreme in s tristopenjsko avtomatikoj v menjalniku. Komur vse to ni všeč, lahko seže po talbotih 1510 LS, GL in GLS, pri čemer lahko izbira med naslednjimi ponudbami motorjev: 1294 kubičnim, ki zmora 68 KM ter 1442 kubičnima, ki zmoreta 70 oziroma 85 KM. V grobem rečeno, večjih konstrukcijskih razlik med motorji ni, vsi skupaj so malce starinske, a

Od Rima do Nice

Osemstokilometrski dokaz o udobju in varčnosti – Novi sta oznaka in kozmetika

trpežne in že velikokrat preskušene sorte.

In na vožnji, o kateri govorim, so »mojemu« talbotu SX drveli vstric samo talboti GLS s pa 85 KM pod prednjimi pokrovi.

Talbot 1510 je naslednj simca 1307/1308, »avtomobila leta 1976«. Že tedaj smo zapisali: da je simca 1307/1308 zrela in udobna limuzina srednjega razreda; da 160 centimetrov notranje dolžine (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) resda ni zavdanja vredna mera in se zato spredaj malce slabše sedi, je pa na zadnji klopi vseno veliko prostora; da motor robato teče, a je opremljen s sodobnim tranzistoriskim vžigom, kar prihrani pri vzdrževanju in morebitnih težavah; in da se kljub naravnosti na dolge in udobne vožnje drži ceste kot klop. Vse te lastnosti so se očitno prijubile tudi kupcem. Torej ni čudno, če je iz tovarne v Poissyju (Francija) zapeljalo že več kot milijon takšnih avtomobilov.

Seveda se je vmes zgodilo še veliko razburljivih reči in tudi ta, da so poslovneži stopili bliže k Peugeotu in Citroenu, pa simce niso več chryslerji, ampak talboti. In talbot 1510 je v marsičem nov avtomobil: če ga pogledate v nos,

vas spomni na horizon; zaradi na novo prisekanega prednjega dela je koeficient zračnega upora manjši (namesto prejšnjih 0,41, zdaj 0,39), na isti račun pa je manjša tudi poraba goriva (glede na različne motorje za približno 0,4 do 0,7 litra na 100 km). Na novo oblikovane so pa tudi prednje in zadnje luči, armaturna plošča in sredinska konzola pod njo. Oprema pri posamičnih različicah narašča skladno z oznakami in se – to sem že rekli – najbolj zgosti pri talbotu 1510 SX. Omenim le pomebnejše detajle: dve zunanji ogledali z nastavljanjem z notranje plati, električno vodene šipe, zatemnjena stekla, brisalnik zadnje šipe z brizgalko, servojacevalnik volana, računalnik in seveda samodejni menjalnik. Doplačati je moč pa še usnje na sedežih, za lahka platišča, za brisalnike žarometov, za pomicno streho in za sredinsko ključavnico vseh vrat. In takoj poverim: tudi brez teh, nesevrijskih kosov opreme je talbot SX odlično opremljeno vozilo.

BENCIN PROTI HITROSTI

To je tisto, vidite, kar smo naj-večkrat prebrali z računalnikove

številčnice. Tam je sproti vodi deliti, v kolikšni odvisnosti sta poraba goriva in hitrost vozila. Za SX sem že vnaprej vedel, da ni najhitrejši. Kljub 88 KM zmora »ie-158 km na uro, kar je za celih šest kilometrov na uro počasneje od različice GLS – tako piše v tovarniških podatkih. Bolj oklevajoč je tudi pri pospeških, oboje je pa posledica avtomatike v menjalniku, ki sicer razvaja voznika, a mu obenem znižuje hitrostno poprečje, zvišuje pa porabo goriva.

Kljub temu sva s kolegom dobro »opravila«. Na cilju, torej v Nici so računalniki »povedali«, da sva dosegla največje hitrostno poprečje (za calotno pot 113,4 km na uro) ob poprečni porabi 12,7 litra bencina na 100 kilometrov. Resda je bila tudi ta številka najvišja od vseh, toda, vedeti morate, da sta bili nogi na pedalu za plin uprti z vso močjo do tal in da lahko mirno zapišem, da v tistih okoliščinah ni bilo moč voziti hitreje. Roko na srce, celo ob avtomatiki v menjalniku in ob največjem motorju je talbot 1510 dokazal, da je zares varčen avtomobil.

Rezultati so še dosti vzpodbudnejši, če jih prepisemo z računalnikov tistih testnikov, ki niso crveli na vso moč, ampak so vozili zmer-

no, na primer tako kot na malce hitrejšem družinskem izletu. In se je izšlo takole: ob poprečni hitrosti 108,3 km na uro stoji poprečna poraba 11,4 litra na 100 km; ob poprečju 99,6 km na uro stoji poprečje 6,9 litra na 100 km; in ob poprečju 90,8 km na uro stoji poprečje 6,3 litra na 100 km. Slednji podatek je bil tudi najmanjša poprečna poraba goriva, izmerjena na tej poti. In če ob tem upoštevate, da je voznik, ki jo je dosegel, prišel na cilj z razmeroma zelo skromno zamudo, se samo od sebe izkaže, da je zmerna vožnja vredna svojega denarja.

Pa za takšne ugodne porabe Talbotovi inženirji niso izumili smodnika! Motorje polnijo običajni padotočni uplinjači, brez vbrizgavanja in drugih tehniških trikov. Seveda je bil potreben uplinjačev skrbno nastavitvi, pa tudi brezhiben vžig prispeva k rekordnim dosežkom.

Tako so talboti 1510 zelo ugodni polovalni avtomobili. Resda se na prednjem sedežu še vedno razmeroma »na kratko« sedi, res je pa tudi, da sedeži dobro prijemajo telesa in da so vsa druga razmerja, na primer razdalje med volanom, pedali in prestavno ročico, spretno usklajena. Tudi nova





armaturna plošča je zdaj preglednejša, predvsem pa odločno manj bleščava kot prej. Le motor je še vedno robot (drugega tudi ni moč pričakovati, saj ga v zasnovi niso nič spreminjali) in na račun te neuglajenosti se v določenih območjih vrtljave stresa cel avto, predvsem pa armaturna plošča in obroč volana. Edino ropota ni: zaradi dobre zvočne izolacije. Preskusni SX je od časa do časa nagajal: po dolgotrajnejši vožnji s polnim plinom se ob zmanjšanju hitrosti motor ni hotel »umiriti« in se je še naprej sukal s prevelikimi vrtljaji. Skratka: na vodilih plina se je nekaj zatikalo – in to je bilo tudi edino, kar sem avtomobilu v tistih nekaj pičlih urah utegnil zameriti.

DOBRO PODVOZJE – SREČEN KONEC

Kajti vedeti morate, da je bila cesta najprej zelo mokra, potem na pol suha in mastna in nazadnje povsem suha, ampak da smo ravno zadnje kilometre drveli skozi deset in deset predorov in to iz oči v oči z zahajajočim soncem. Dobra lega na cesti in bliskovito učinkovite zavore so nekajkrat zapored prileto do polne volje: čisto vsi italijanski tovornjaki so se namreč še niso naučili gledati v vzvratna ogledala in spoštovati predpisov, v predorih prehitavajo, čeprav je to zanje prepovedano.

In tako se je (spet enkrat) vse srečno uglasilo. Talbot 1510 ima skrbno uglaseno podvozje: zato je odločno kos nenadnim udarcem s ceste, kratkim grbam na asfaltu in dolgim valovom. To vem zato, ker

so tamkajšnji odseki avtomobilske ceste močno vijugavi in tudi močno valoviti. In celo pri največji hitrosti je talbot 1510 SX požiral ob težavi hkrati: premagoval je »griče« in ubogal volan. Celó med za-

viranjem se zelo dolgo časa obnašala nevtrinalno in le če so tja spozkali, ali pa če je voznik norčav, spodnese zadek.

In za oglaševanje zadnjih predorov zatrdno vem, da so me rešile zavore. Brez tolikšne zanesljivosti sicer ne bi ustavil avta, ki je pred naravnost po pralico nepazljivo šoferja tovornjaka pred meno.

Pri tem sem imel nekaj težav še na račun samodejnega menjalnika, ki med takšnim zaviranjem ni ravno v pomoč vozniku, saj zaradi svoje zasnovane prepočasi pretika navzdol. Seveda pri tem ni pomoči in reči moram, da je vse drugo pri tem menjalniku dobro izračunano in uglasljeno na zmogljivost motorja. Če ne bi bilo, ne bi prispel v Nico tako hitro kot sem!

Zdaj bo kdo rekel: saj si napisal silvaspevi!

Morda res! Toda po takšni vožnji ni mogoče napisati kaj drugega. Res pa je: tokratna preskušnja ni bila popolna! Saj niso vse ceste avtomobilski in tudi pospeškov in drugih zmogljivosti motorja ni bilo moč preskusiti. Torej je bil »hitri test« in ni piati polovičen. Po drugi plati pa je dokazal, da se talboti 1510 povsem brez zadrege lahko merijo z večjimi, dražjimi in prestižnejšimi avtomobili. Glede porabe goriva pa sploh!

MARTIN ČESENJ
Foto: TOM PLETERSKI

Tehniški podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen poprek pred prednjo premo – vrtna in gilo 80,6 x 78,8 mm – gibna prostornina 1592 kubikov – kompresija 9,4:1 – največja moč 64,8 KW (88 KM) pri 5400/min – največji navor 137 Nm (13,7 kpm) pri 3.000/min – glava iz lahke litine – ročni gred v 5 letajih – stranska odmična gred (veriga) – dvojni padotočni uplinjač weber 36 DCA – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 48 Ah – alternator 670 W – tranzistorški vžig.

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – tristo-penjski samodejni menjalnik, ročica med sedežema (položaji: P, R, N, D, 2, 1) – platšča iz lahke kovine 5 J x 13, gume 165 SR 13

Vož in obese: kombi-limuzina – pet vrat – pet sedežev – samonosna karoserija – vsa

štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj dvojna prečna vodila, vzvojnje vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – zadaj vzdolžna vodila, vijadčne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvokrožni zavorni sistem, servo, spredaj kolutne, zadaj bobnaste zavore – ročna zavora (mehanska) na zadnji kolesi, ročica med sedežema – volan z zobato levljavo (prestava 15, 67:1), servo

Mere in teže: dolžina 4,318 m – širina 1,680 m – višina 1,390 m – medosna razdalja 2,604 m – kolotek spredaj 1,425 m, zadaj 1,400 m – rajdni krog 10,6 m – teža praznega vozila 1075 kg – dovoljena skupna teža 1475 kg – prtljajnik 473/1400 litrov (tovarna) – posoda za gorivo 60 litrov

Zmogljivosti (tovarniški podatki): največja hitrost 158 km na uro – pospešek od 0 do 100 km na uro: 16,9 s – poraba goriva: pri 90 km na uro 7,7; pri 120 km na uro 10,0, v mestu 10,2 litra super bencina na 100 km